

I. Disposicions generals

MINISTERI DE FOMENT

13177 REIAL DECRET 810/2007, de 22 de juny, pel qual s'aprova el Reglament sobre seguretat en la circulació de la Xarxa ferroviària d'interès general. («BOE» 162, de 7-7-2007.)

La necessitat d'impulsar el ferrocarril de competència estatal com un tipus de transport ràpid, modern, segur, capaç de competir amb altres tipus de transport i l'obligació imposada per la normativa comunitària d'obrir els mercats ferroviaris nacionals al transport internacional de mercaderies realitzat per les empreses ferroviàries establertes en qualsevol Estat membre de la Unió Europea, va tenir com a reflex la reforma integral del sector ferroviari de competència estatal per mitjà de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, i de les normes reglamentàries que la despleguen.

La Llei del sector ferroviari, entre d'altres aspectes, va assignar a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, com a entitat pública empresarial, l'explotació, el manteniment i el control dels sistemes de gestió, seguretat i circulació de la Xarxa ferroviària d'interès general, i va disposar que els serveis de transport ferroviari sobre la xarxa esmentada els prestessin, sota un règim de lliure competència, empreses ferroviàries amb l'obtenció prèvia de l'oportuna llicència d'empresa ferroviària i del denominat certificat de seguretat.

Sense perjudici de la resta de normativa de desplegament de la Llei del sector ferroviari, el Reglament del sector ferroviari, aprovat pel Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, desplega la llei esmentada en matèries com ara el règim aplicable al projecte i construcció d'infraestructures ferroviàries, l'administració de la Xarxa ferroviària d'interès general, els serveis addicionals, complementaris i auxiliars, el règim de prestació dels serveis de transport ferroviari, els serveis d'inspecció, el Registre Especial Ferroviari i el Comitè de Regulació Ferroviària. En particular, dins del títol III dedicat a la prestació dels serveis de transport ferroviari, el Reglament esmentat desplega el règim de seguretat en el transport ferroviari, i regula les condicions per a l'atorgament i conservació del certificat de seguretat i el règim d'investigació d'accidents.

La Directiva 2004/49/CE, de 29 d'abril de 2004, sobre la seguretat dels ferrocarrils comunitaris, i per la qual es modifiquen la Directiva 95/18/CE del Consell, sobre concessió de llicències a les empreses ferroviàries, i la Directiva 2001/14/CE relativa a l'adjudicació de capacitat de la infraestructura ferroviària, aplicació de canons per la seva utilització i certificació de seguretat, anomenada Directiva de seguretat, amb la finalitat de continuar els esforços a favor de l'establiment d'un mercat únic dels serveis ferroviaris, té per objecte establir un marc normatiu comú de la seguretat del trànsit ferroviari. A aquest efecte, aquesta

Directiva ha definit uns principis comuns de gestió, regulació i supervisió de la seguretat ferroviària, i obliga cada Estat membre a establir una autoritat responsable en matèria de seguretat en la circulació ferroviària i un organisme d'investigació d'accidents i incidents ferroviaris. A més, disposa l'obtenció necessària, per a l'exercici de la seva activitat, d'una autorització de seguretat, pels administradors de la infraestructura ferroviària, i del corresponent certificat de seguretat, per les empreses ferroviàries, i clarifica les responsabilitats de cada part.

La Directiva esmentada s'ha d'incorporar al dret intern espanyol, per la qual cosa s'ha de modificar la legislació ferroviària vigent, afectada substancialment per aquesta Directiva.

Per tot el que s'exposa, tenint en compte que és prioritat del Govern fomentar i millorar la seguretat en el ferrocarril de competència estatal i que ha de transposar la Directiva de seguretat, és necessari aprovar un reial decret que adequi la legislació ferroviària vigent en matèria de seguretat del trànsit ferroviari i d'investigació d'accidents ferroviaris, en particular el Reglament del sector ferroviari, a les exigències comunitàries, defineixi responsabilitats en aquestes matèries i imposi, tant a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries com a les empreses ferroviàries, condicions i requisits per a l'exercici de la seva activitat amb les garanties de seguretat adequades.

A més, la Llei 28/2006, de 18 de juliol, d'agències estatals per a la millora dels serveis públics, a la seva disposició addicional tercera autoritza el Govern a crear l'«Agència Estatal de Seguretat en el Transport Terrestre», la qual ha de desenvolupar activitats de detecció, anàlisi i avaluació dels riscos de seguretat en els transports terrestres de competència estatal, així com funcions d'inspecció i supervisió de la seguretat del sistema ferroviari, tant en relació amb les infraestructures com amb l'operació ferroviària, en els àmbits de competència estatal; està previst que l'agència esmentada assumeixi en el futur una gran part de les competències que disposa l'article 4 del Reglament que aprova aquest Reial decret i que transposa l'article 16 de la Directiva 2004/49/CE que estableix les funcions de l'autoritat responsable de la seguretat.

No obstant això, mentre no entri en funcionament l'Agència Estatal de Seguretat en el Transport Terrestre, una part de les competències en matèria de seguretat ferroviària les ha d'exercir, amb caràcter transitori, la Direcció General de Ferrocarrils, per la qual cosa, atesa l'especial transcendència que tenen les comeses que s'assignen a aquesta Direcció General, és de gran importància que aquesta disposi, com més aviat millor, dels mitjans suficients que permetin assegurar la plena operativitat que exigeix la garantia de la seguretat en aquesta modalitat de transport.

El Reglament sobre seguretat en la circulació a la Xarxa ferroviària d'interès general conté un títol preliminar de disposicions generals que estableixen el seu objecte i una sèrie de definicions i de quatre títols de desplegament i cinc annexos.

El títol I estableix el règim de seguretat aplicable a la circulació sobre la Xarxa ferroviària d'interès general. El títol II, sobre l'autorització de seguretat i el certificat de seguretat, determina els requisits i condicions per atorgar, mantenir, suspendre i revocar aquests documents. El títol III regula la investigació dels accidents i incidents ferroviaris i determina les competències en aquesta matèria de la Direcció General de Ferrocarrils, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i de les empreses ferroviàries i estableix un òrgan específic, la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, adscrit a la Secretaria General d'Infraestructures, encarregat de la investigació dels accidents ferroviaris greus o d'aquells que per la seva especial circumstància decideixi investigar. El títol IV recull el règim sancionador.

Finalment, l'annex I estableix els indicadors de seguretat, l'annex II descriu el contingut que han de recollir els sistemes de gestió de la seguretat, els annexos III i IV estipulen, respectivament, la documentació específica de xarxa que s'ha de presentar per a l'autorització de seguretat i el certificat de seguretat, i, finalment, l'annex V recull el contingut essencial de l'informe d'investigació d'accidents i incidents.

En virtut d'això, a proposta de la ministra de Foment, amb l'aprovació prèvia del ministre d'Administracions Públiques, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 22 de juny de 2007,

DISPOSO:

Article únic. Aprovació del Reglament sobre seguretat en la circulació a la Xarxa ferroviària d'interès general.

S'aprova el Reglament sobre seguretat en la circulació de la Xarxa Ferroviària de l'Interès General, el qual s'inseureix a continuació.

Disposició addicional primera. Primer informe en matèria de seguretat.

Als efectes de l'article 4.4 del Reglament aprovat per aquest Reial decret, l'any de referència per a l'elaboració del primer informe anual en matèria de seguretat és el 2008.

Disposició addicional segona. Catàleg oficial de senyals de circulació ferroviària.

El Ministeri de Foment ha d'aprovar, a proposta de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i amb l'informe previ de les empreses ferroviàries, el Catàleg Oficial de Senyals de Circulació Ferroviària que s'ha d'aplicar a la Xarxa ferroviària d'interès general administrada per l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries. El Catàleg ha d'especificar necessàriament la forma, el color, el disseny, la ubicació, la visibilitat i el significat dels senyals, així com les seves dimensions.

L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, quan els canvis tecnològics o les circumstàncies d'explotació de la Xarxa ferroviària d'interès general ho aconsellin, ha de proposar perquè ho aprovi el Ministeri de Foment modificacions en el sistema de senyalització d'aquesta xarxa, com ara l'addició de nous senyals o la substitució d'algun dels ja existents.

Disposició addicional tercera. Règim específic de seguretat en la circulació ferroviària en les infraestructures dels ports d'interès general.

1. La responsabilitat de la seguretat en la circulació ferroviària sobre les infraestructures ferroviàries existents

en els ports d'interès general correspon a les autoritats portuàries que les administren i a les entitats que hi prestin serveis ferroviaris.

2. Les autoritats portuàries que tinguin infraestructura ferroviària a les seves zones de servei han de disposar d'un sistema de gestió de la seguretat que garanteixi el control dels riscos creats per l'activitat ferroviària dins de la zona de servei portuari i del pla adequat d'autoprotecció a les seves instal·lacions.

3. El sistema de gestió de la seguretat esmentat a l'apartat anterior s'ha de posar en coneixement de la Direcció General de Ferrocarrils, durant dels dos mesos següents a la data en què s'estableixi el conveni de connexió entre l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i l'autoritat portuària corresponent, a què fa referència l'article 49 del Reglament del sector ferroviari.

4. En els supòsits de pertorbacions del trànsit ferroviari que preveu l'article 34 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, les empreses ferroviàries que operin dins de l'àmbit del port estan obligades a posar a disposició de l'Autoritat Portuària els recursos que aquesta reclami i a prestar-li la col·laboració que els sigui requerida. Per utilitzar els recursos esmentats s'ha de satisfer a les empreses ferroviàries que no hagin estat les causants de la pertorbació en el trànsit ferroviari, la contraprestació corresponent, que s'ha de calcular conforme al que estableix l'ordre corresponent del Ministeri de Foment, llevat que hi hagi acord previ entre les parts afectades.

5. Sense perjudici de les obligacions que corresponen a l'Autoritat Portuària, la Direcció General de Ferrocarrils pot comprovar que els subsistemes ferroviaris dins de l'àmbit portuari s'exploten i mantenen de conformitat amb els requisits essencials pertinents. Així mateix, aquesta Direcció General pot supervisar l'aplicació correcta pels agents responsables en l'àmbit portuari del marc normatiu en matèria de seguretat en la circulació ferroviària.

6. A les infraestructures ferroviàries que hi ha en els ports d'interès general i que formen part de la Xarxa ferroviària d'interès general els és aplicable el que disposen els títols III i IV del Reglament que aprova aquest Reial decret. Per aplicar-los correctament a aquestes infraestructures, s'ha d'entendre que les referències a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries es fan a les autoritats portuàries corresponents.

7. En el supòsit d'accidents ferroviaris que es produeixen dins de les zones de servei portuàries, la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris, en cada cas, segons la gravetat de l'accident i de les possibles causes que el produeixen, pot decidir la participació dins de l'equip investigador, a més dels membres que estableix l'article 23 del Reglament que aprova aquest Reial decret en relació amb l'apartat anterior, del responsable de seguretat de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

Així mateix les empreses ferroviàries han de portar a terme també una investigació interna de tots els accidents i incidents ferroviaris en què s'hagi vist implicat el seu material rodant o personal.

Disposició addicional quarta. Exclusions.

1. Els títols I, II i IV del Reglament que aprova aquest Reial decret no són aplicables a la xarxa ferroviària d'ample mètric de titularitat estatal explotada per Ferrocarrils de Via Estreta (FEVE), de conformitat amb el que estableix la disposició transitòria cinquena de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari.

2. En compliment del que exigeix l'article 2 de la Directiva 2004/49/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2004, sobre la seguretat dels ferrocarrils comunitaris, el Reglament que aprova aquest Reial decret només s'ha d'aplicar a la Xarxa ferroviària d'interès gene-

ral administrada per l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, així com els serveis i activitats que s'hi pres-tin. En conseqüència, a l'empara del títol competencial que estableix l'article 149.1.21a de la Constitució sobre trànsit i circulació de vehicles de motor, s'exclouen de l'àmbit d'aplicació de la directiva comunitària esmentada:

- a) els metros, tramvies i altres sistemes de ferrocarril lleuger,
- b) les xarxes d'exploració de les quals es realitzi funcionalment separada de la Xarxa ferroviària d'interès general administrada per l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries o de la resta dels sistemes ferroviaris espanyols i que només estiguin destinades a l'exploració de serveis de transport de passatgers urbans, suburbans, locals o autonòmics, així com les empreses ferroviàries que només operen en aquest tipus de xarxes,
- c) la infraestructura ferroviària de propietat privada per a ús exclusiu del propietari de la infraestructura per a les seves pròpies operacions de càrrega.

Disposició addicional cinquena. *Grup de suport a la Direcció General de Ferrocarrils en matèria de seguretat en la circulació ferroviària.*

En el termini de trenta dies des de l'aprovació d'aquest Reial decret, s'ha de constituir, en el si de la Direcció General de Ferrocarrils, a l'empara de la disposició transi-tòria tercera del Reial decret 2387/2004, de 30 de novem-bre, pel qual s'aprova el Reglament del sector ferroviari, un grup de suport a la Direcció esmentada en matèria de seguretat en la circulació ferroviària. El grup esmentat ha d'estar compost, almenys, per cinc tècnics especialitzats amb una experiència mínima de cinc anys en seguretat en la circulació ferroviària, que ha d'actuar amb subjecció exclusiva a les ordres i instruccions que, a l'efecte, imparteixi el director general de Ferrocarrils. En aquest termini la Secretaria General d'Infraestructures ha de disposar, mitjançant la resolució oportuna, el necessari per complir el que s'estableix anteriorment.

Disposició addicional sisena. *Aplicació de la legislació laboral.*

El que disposa aquest Reial decret sobre el sistema de gestió de la seguretat ferroviària i la investigació d'acci-dents i incidents ferroviaris s'entén sense perjudici del que s'estableix a la legislació laboral i, en particular, a la Llei 31/1995, de 8 de novembre, de prevenció de riscos laborals, i a la seva normativa de desplegament.

Disposició addicional setena. *Modificació del Reglament del sector ferroviari aprovat pel Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre.*

1. S'afegeix un tercer paràgraf a l'apartat 1 de l'arti-cle 16 del Reglament del sector ferroviari, que té la redacció següent:

«L'autorització de posada en servei s'ha d'atorgar en el termini màxim d'un mes un cop se li hagi facilitat tota la informació sol·licitada.»

2. L'apartat 2 de l'article 27 queda redactat de la manera següent:

«2. En el sòl contigu al que ocupen les línies o infraestructures ferroviàries i classificat com a urbà consolidat pel planejament urbanístic corresponent, les distàncies per a la protecció de la infraestructura ferroviària han de ser de cinc metres per a la zona de domini públic i de vuit metres per a la de protecció, comptats en tots els casos des de les arestes exteriors de l'esplanació.

Les distàncies esmentades poden ser reduïdes pel Ministeri de Foment sempre que s'acrediti la necessitat de la reducció i no s'ocasioni perjudici a la infraestructura ferroviària i a la seguretat i regula-ritat de la circulació, sense que, en cap cas, la corres-ponent a la zona de domini públic pugui ser inferior a dos metres.

La sol·licitud de reducció s'ha d'acompanyar, almenys, d'una memòria explicativa i de plànols en planta i alçat que descriguin de manera precisa l'ob-jecte d'aquesta. La sol·licitud esmentada s'ha de remetre a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries perquè emeti un informe en el termini de dos mesos. Així mateix, s'ha de remetre a l'ajuntament perquè informi sobre si la sol·licitud és adequada per a l'interès general i per als interessos que repre-senta. Transcorregut el termini esmentat sense que aquestes entitats emetin l'informe s'ha d'entendre que no s'hi oposen.»

3. L'apartat 2 de l'article 35 queda redactat de la manera següent:

«2. La sol·licitud ha d'anar acompanyada d'un estudi de determinació de la línia límit de l'edificació que ha de comprendre, almenys, una memòria expli-cativa i plànols en planta i alçat, que han de descriure de manera precisa el seu objecte. La Direcció General de Ferrocarrils ha de remetre l'estudi corresponent de determinació a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, amb la finalitat que, en el termini de dos mesos, informi sobre si la determinació proposada no ocasiona perjudici a la infraestructura ferroviària i a la seguretat i regularitat de la circulació. Així mateix, l'estudi esmentat s'ha de remetre a la comunitat autònoma i a l'ajuntament corresponent, perquè, en el mateix termini, informin si aquest estudi és ade-quat per a l'interès general i per als interessos que representen. Un cop transcorregut aquest termini sense que les entitats esmentades emetin l'informe, s'ha d'entendre que no s'hi oposen.»

4. Els apartats 2 i 3 de l'article 63 queden redactats de la manera següent:

«2. S'entén que una empresa ferroviària dis-posa de cobertura suficient per respondre dels danys als viatgers i equipatges, o a la càrrega trans-portada, respectivament:

a) Si té contractada una assegurança de res-ponsabilitat civil, o ha constituït una fiança mercan-til, que cobreixi en tot moment una responsabilitat mínima per sinistre de 9.000.000 d'euros, 6.000.000 d'euros o 3.000.000 d'euros, segons si la seva llicèn-cia correspon, respectivament, al nivell d'activitat 3, 2 o 1, tal com es defineix a l'apartat 3 de l'article 61; i així mateix, si té contractada una assegurança, o ha constituït una fiança mercantil, que cobreixi la pèr-dua o danys a l'equipatge, com a màxim, de 14,50 euros per quilogram brut que falti o es danyi i fins a un màxim de 600 euros per viatger.

b) Si es compromet a recollir, en els contractes de transport de mercaderies que formalitzi, una clàusula en la qual es pacti lliurement entre les parts la contraprestació que s'ha de satisfer.

3. S'ha de considerar que una empresa ferrovi-ària disposa de cobertura suficient per respondre als danys a les infraestructures ferroviàries, als trens i a tercers si té contractada una assegurança o ha cons-tituït un aval que cobreixi, en tot moment i per sinis-tre, les quantitats següents:

a) Per danys a la infraestructura: 6 milions d'euros.

Per danys als trens: 18 milions d'euros.

Per danys a tercers (béns): 1,5 milions d'euros.

b) Per mort o lesió de tercers que no siguin viatgers d'altres empreses ferroviàries: 900.000 euros.

c) En cas de transport ferroviari de mercaderies perilloses, les cobertures garantides per danys a tercers (béns i persones) han de ser el doble que les que preveuen els apartats 3.a) i 3.b).

Les quanties que preveu aquest article poden ser modificades, per adaptar-les a les noves situacions que es produeixin, mitjançant ordre del ministre de Foment.»

5. Se suprimeix el paràgraf f) de l'article 82.

6. L'article 88 queda redactat de la manera següent:

«1. L'empresa ferroviària que ofereixi serveis de transport ferroviari de viatgers està obligada a efectuar el transport contractat amb la durada prevista.

2. Excepte per causa de força major, l'empresa ferroviària és responsable davant del viatger, en els termes establerts a l'article següent, en els casos de:

- a) Cancel·lació del viatge.
- b) Interrupció del viatge.
- c) Retard.
- d) Pèrdua, sostracció o deteriorament de l'equipatge que se li hagi lliurat per a la seva custòdia.

Als efectes de l'article següent, s'entén per cancel·lació del viatge la impossibilitat d'iniciar-lo en les condicions recollides en el títol de transport. Així mateix, s'entén per interrupció del viatge la paralització d'aquest mentre s'estigui produint.

3. El que disposa l'apartat anterior s'entén sense perjudici del dret de l'empresa ferroviària a repetir contra l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries en cas que consideri que aquest és el responsable de la cancel·lació o de la interrupció del viatge.

4. Les empreses ferroviàries han de posar en coneixement dels seus clients l'existència de pòlisses d'assegurança o les consolidacions que hagin contractat per garantir els danys que pateixin els viatgers.»

7. Es modifiquen els apartats següents de l'article 133 tal com figura a continuació:

a) S'afegeix a l'apartat 1 un nou paràgraf amb el següent contingut:

«f) Subsecció de personal responsable tècnic del manteniment de material ferroviari.»

b) L'apartat 2.i queda redactat de la manera següent:

«i. Nom del titular i número del DNI, NIE o, si és el cas, número del passaport i nacionalitat.»

c) L'apartat 3.i queda redactat de la manera següent:

«i. Nom del titular i número del DNI, NIE o, si és el cas, número del passaport i nacionalitat.»

d) L'apartat 4.i queda redactat de la manera següent:

«i. Nom del titular i número del DNI, NIE o, si és el cas, número del passaport i nacionalitat.»

e) L'apartat 5.i queda redactat de la manera següent:

«i. Nom del titular i número del DNI, NIE o, si és el cas, número del passaport i nacionalitat.»

f) L'apartat 5.vii queda redactat de la manera següent:

«vii. Relació i tipus d'habilitacions que disposa o ha disposat.»

g) L'apartat 6.i queda redactat de la manera següent:

«i. Nom del titular i número del DNI, NIE o, i si és el cas, número del passaport i nacionalitat.»

8. S'introdueix un nou apartat a l'article 133, del tenor següent:

«7. En la subsecció de personal responsable tècnic del manteniment de material ferroviari hi ha de figurar, almenys, la informació següent:

- i. Nom del titular i número del DNI, NIE o, i si és el cas, número del passaport i nacionalitat.
- ii. Data de naixement.
- iii. Domicili als efectes de notificacions.
- iv. Nacionalitat.
- v. El nom i CIF del centre en el qual presta els seus serveis.
- vi. Tipus d'habilitació i data d'expedició.
- vii. Termini de vigència.»

9. L'article 134.2.x queda de la manera següent:

«x. Autorització de posada en servei i autorització per circular. L'autorització de posada en servei ha de ser atorgada per la Direcció General de Ferrocarrils i l'autorització de circulació per l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.»

10. En el model oficial del Llibre de reclamacions que figura a l'annex del Reglament, s'hi inclou la llegenda de caràcter informatiu següent:

«Les dades personals facilitades per mitjà d'aquesta reclamació s'han d'incorporar a un fitxer de titularitat de....., amb domicili a....., amb la finalitat de tramitar les reclamacions interposades pels usuaris dels serveis de transport ferroviari, d'acord amb el que estableix la vigent normativa reguladora del sector ferroviari. El destinatari de la informació recollida ha de ser el titular del fitxer. Vostè pot exercir en qualsevol moment els drets d'accés, rectificació, cancel·lació i oposició que legalment li corresponen, i dirigir-se per escrit a l'adreça abans indicada.»

Disposició transitòria primera. Règim aplicable a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

Des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, s'ha d'entendre que l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, per a l'exercici de les funcions que li són pròpies, disposa de l'autorització de seguretat a què fa referència l'article 9 del Reglament sobre seguretat en la circulació de la Xarxa ferroviària d'interès general.

No obstant l'anterior, en el termini màxim de dos anys a partir de la data d'entrada en vigor d'aquest Reial decret, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries ha de prendre les accions oportunes per adequar-se al que estableix el Reglament esmentat i sol·licitar formalment la pertinent autorització de seguretat de conformitat amb el que aquest disposa, i presentar la documentació que s'hi estableix.

Disposició transitòria segona. Reassignació de funcions.

Fins que una ordre del ministre de Foment no ho modifiqui, a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries li correspon atorgar els certificats de seguretat a les empreses ferroviàries, en els termes que recull la disposició transitòria segona del Reial decret 2387/2004, de 30 de

desembre, pel qual s'aprova el Reglament del sector ferroviari.

Disposició transitòria tercera. *Accreditació del personal de control en ruta de RENFE-Operadora i FEVE.*

La Direcció General de Ferrocarrils ha d'expedir a aquells agents de l'entitat pública empresarial RENFE-Operadora que tinguin encomanades funcions de control en ruta en els transports ferroviaris de viatgers un document acreditatiu de la seva condició d'agent de l'autoritat, a l'empara del que estableix la disposició transitòria tercera de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, sobre règim dels serveis de transport ferroviari de viatgers explotats per RENFE-Operadora a la Xarxa ferroviària d'interès general, en relació amb l'article 299.4 del Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres, aprovat pel Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre. Els agents esmentats estan obligats a identificar-se a través d'aquesta acreditació davant de qualsevol usuari que ho sol·liciti.

Aquesta acreditació l'ha d'expedir així mateix el director general de Ferrocarrils als agents que realitzin funcions idèntiques en els transports ferroviaris de viatgers prestats per l'entitat pública empresarial Ferrocarrils de Via Estreta (FEVE).

Disposició transitòria quarta. *Reglament general de circulació.*

Mitjançant ordre del ministre de Foment s'ha d'aprovar el Reglament general de circulació, en el termini d'un any a partir de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret i amb l'informe previ de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i de les empreses ferroviàries.

Disposició transitòria cinquena. *Cobertura de responsabilitat civil de les empreses ferroviàries.*

Sense perjudici de la modificació de l'article 63 del Reglament del sector ferroviari que fa l'apartat 4 de la disposició addicional sisena d'aquest Reial decret, l'exigència de les noves quanties establertes a les empreses que ja tinguin llicència d'empresa ferroviària, o que l'hagin sol·licitat abans de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, no ha de ser preceptiva fins a l'1 de gener de 2009, i fins aleshores són d'aplicació als supòsits esmentats les quanties anteriors a la modificació esmentada.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogats els capítols V i VI del títol III, relatius al règim de seguretat en el transport ferroviari i a la investigació d'accidents ferroviaris, del títol III del Reglament del sector ferroviari, aprovat pel Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, així com qualsevol altra disposició del mateix rang o inferior que s'oposi al que disposa el mateix.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que disposen les regles 21a, 24a i 29a de l'article 149.1 de la Constitució.

Disposició final segona. *Incorporació de la normativa comunitària.*

Mitjançant l'aprovació d'aquest Reial decret s'incorpora al dret espanyol la Directiva 2004/49/CE del Parlament Europeu i del Consell de 29 d'abril de 2004, sobre la seguretat dels ferrocarrils comunitaris, i per la qual es modifiquen la Directiva 95/18/CE del Consell, sobre concessió de llicències a les empreses ferroviàries, i la Directiva 2001/14/CE relativa a l'adjudicació de la capacitat

d'infraestructura ferroviària, aplicació de cànons per la seva utilització i certificació de seguretat.

Disposició final tercera. *Facultats de desplegament.*

El ministre de Foment ha de dictar, en l'àmbit de les seves competències, les disposicions oportunes per al desplegament i l'aplicació del que disposa aquest Reial decret.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor al cap de dos mesos de la seva publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 22 de juny de 2007.

JUAN CARLOS R.

La ministra de Foment,

MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

REGLAMENT SOBRE SEGURETAT EN LA CIRCULACIÓ DE LA XARXA FERROVIÀRIA D'INTERÈS GENERAL

TÍTOL PRELIMINAR

Disposicions generals

Article 1. *Objecte.*

Aquest Reglament té per objecte el desplegament de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, pel que fa a la seguretat en la circulació sobre la Xarxa ferroviària d'interès general administrada per l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries; i així mateix pel que fa a la investigació dels accidents i incidents ferroviaris produïts en el conjunt de la Xarxa ferroviària d'interès general.

Article 2. *Definicions.*

Als efectes d'aquest Reglament i d'acord amb el que disposa la normativa comunitària sobre seguretat en els ferrocarrils comunitaris s'han d'aplicar les definicions següents:

a) Accident: un succés sobtat, no desitjat ni intencionat, o una cadena de successos d'aquest tipus, de conseqüències perjudicials; els accidents es divideixen en les categories següents: col·lisions, descarrilaments, accidents en passos a nivell, danys causats a persones per material rodant en moviment, incendis i altres.

b) Accident greu: qualsevol col·lisió o descarrilament de trens amb el resultat d'almenys una víctima mortal o de cinc o més ferits greus o grans danys al material rodant, a la infraestructura o al medi ambient, i qualsevol altre accident similar, amb un efecte evident en la normativa de seguretat ferroviària o en la gestió de seguretat; per grans danys s'entenen danys amb un cost que l'organisme d'investigació pugui avaluar immediatament en almenys un total de dos milions d'euros.

c) Autoritat responsable de la seguretat: l'organisme nacional encarregat de les funcions relatives a la seguretat en la circulació ferroviària o qualsevol organisme binacional al qual els estats membres hagin encomanat les funcions esmentades per garantir un règim unificat de seguretat en relació amb la infraestructura transfrontera especialitzada.

d) Causes: les accions, omissions, successos, condicions, o la seva combinació, que hagin provocat un accident o incident.

e) Components del sistema ferroviari: tot component elemental, grup de components, subconjunt o conjunt complet de materials incorporats o destinats a ser incorporats en un subsistema ferroviari. El concepte de component engloba no només objectes materials, sinó també immaterials, com els programes informàtics. En el cas dels components d'interoperabilitat, són aquells dels quals depengui directament o indirectament la interoperabilitat del sistema ferroviari d'alta velocitat o convencional, segons es defineixen a la normativa vigent.

f) Incident: qualsevol succés, diferent d'un accident o un accident greu, associat a la utilització i funcionament dels trens o del material rodant i que afecti la seguretat de la circulació.

g) Investigació: un procés que inclou la recollida i anàlisi d'informació relativa als accidents i incidents ferroviaris, l'adopció de conclusions, inclosa la determinació de les causes d'aquests i, arribat el cas, l'elaboració de recomanacions en matèria de seguretat en la circulació ferroviària, per tal de prevenir-los en el futur.

h) Investigador responsable: la persona encarregada de l'organització, la direcció i el control de la investigació d'un accident o incident.

i) Mètodes de seguretat: els mètodes que s'han d'elaborar per explicar com s'avaluen els nivells de seguretat, la consecució dels objectius de seguretat, així com el compliment de qualssevol altres requisits de seguretat. Es distingeix entre els mètodes de seguretat nacionals (MS) i els mètodes comuns de seguretat (MCS) que s'estableixin per la Unió Europea, comuns a tots els Estats membres.

j) Normes nacionals de seguretat: conjunt de normes que contenen els requisits de seguretat ferroviària aplicables a més d'una empresa ferroviària, amb independència de l'organisme que les emet.

k) Objectius de seguretat: els nivells de seguretat que almenys han d'assolir tant les diferents parts del sistema ferroviari (sistema ferroviari convencional, sistema ferroviari d'alta velocitat, túnels ferroviaris de gran longitud o línies ferroviàries utilitzades exclusivament per al transport de mercaderies) com el sistema ferroviari en el seu conjunt, expressats en criteris d'acceptació de risc. Es distingeix entre els objectius de seguretat nacionals (OS) i els objectius comuns de seguretat (OCS) que estableixin la Unió Europea, comuns a tots els estats membres.

l) Organismes notificats: els organismes encarregats d'avaluar la conformitat o l'adequació a l'ús dels components d'interoperabilitat o de tramitar el procediment de verificació CE dels subsistemes, segons es defineix en la normativa vigent.

m) Sistema de gestió de la seguretat: el conjunt de mesures establertes en el si de la seva organització per un administrador de la infraestructura o una empresa ferroviària per garantir la gestió de les seves operacions en condicions de seguretat.

n) Sistema ferroviari: el conjunt format per la infraestructura ferroviària, tal com es defineix a l'article 3 del Reglament del sector ferroviari i el material rodant que hi circula per sobre.

ñ) Subsistemes del sistema ferroviari: el resultat de la divisió del sistema ferroviari segons la seva naturalesa estructural i funcional. Aquests subsistemes són, per la seva naturalesa estructural: infraestructures, energia, control-comandament i senyalització, explotació i gestió del trànsit, material rodant; per la seva naturalesa funcional: manteniment i aplicacions telemàtiques al servei dels passatgers i del transport de mercaderies.

TÍTOL I

Règim de seguretat per a la circulació sobre la Xarxa ferroviària d'interès general

Article 3. *La seguretat en la circulació ferroviària.*

1. Als efectes d'aquest Reglament i des de la perspectiva global del sistema ferroviari de competència estatal, la seguretat en la circulació ferroviària comprèn els següents aspectes:

a) L'establiment dels objectius i mètodes de seguretat en l'àmbit nacional.

b) Els requisits que han de complir els sistemes de gestió de la seguretat per a la certificació de seguretat de les empreses ferroviàries i l'autorització de seguretat de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

c) Les condicions per a l'autorització de la posada en servei del material rodant ferroviari, tant del nou com del que hagi estat modificat substancialment, així com les del seu correcte manteniment.

d) El règim de funcionament de les instal·lacions de seguretat de la Xarxa ferroviària d'interès general, inclosos els sistemes de senyalització i gestió del trànsit.

e) Les condicions que han de complir l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i les empreses ferroviàries en relació amb els seus règims de funcionament intern en matèria de seguretat.

f) Els requisits del personal que desenvolupi funcions relacionades amb la seguretat en la circulació ferroviària, inclosos els criteris per a la seva habilitació.

g) El règim de la investigació d'accidents i incidents.

h) Qualsevol altre relacionat amb les infraestructures ferroviàries, material rodant i personal ferroviari no comprès en els apartats anteriors i que pugui incidir o afectar en la seguretat de la circulació ferroviària.

2. El Ministeri de Foment i, si s'escau, les entitats adscrites a aquest, han de vetllar, en l'àmbit de les seves respectives competències i atenent la legislació vigent i el progrés tècnic i científic, pel manteniment general de la seguretat en la circulació sobre la Xarxa ferroviària d'interès general, així com per l'estricta compliment i aplicació de les normes de seguretat per part de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, de les empreses ferroviàries i de qualssevol altres agents del sistema ferroviari.

En aquestes actuacions és una prioritat la millora contínua de les condicions de seguretat del sistema ferroviari tenint com a principal objectiu la prevenció dels accidents ferroviaris. Així mateix, s'han d'adoptar les mesures oportunes per a la millora de la seguretat en la circulació sobre la Xarxa ferroviària d'interès general.

3. La responsabilitat de la seguretat en la circulació sobre la Xarxa ferroviària d'interès general correspon a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i a les empreses ferroviàries que hi operen.

L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i les empreses ferroviàries han d'aplicar les regles i normes nacionals de seguretat i disposar d'uns sistemes de gestió de la seguretat adequats al que disposa aquest Reglament que han d'incloure les mesures necessàries per al control dels riscos de la circulació ferroviària. Així mateix s'han de responsabilitzar de la seguretat de la part del sistema ferroviari que els afecta, inclòs el subministrament de material i la contractació de serveis, respecte als usuaris, clients, treballadors interessats i tercers.

Així mateix, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i les empreses ferroviàries són responsables del nivell de formació i de qualificació dels seus empleats i d'aquelles altres persones que realitzin per a aquests un treball que pugui afectar la seguretat en la circulació.

4. Sense perjudici de l'apartat anterior, tot fabricant de material rodant ferroviari, centre de manteniment homologat, titular de vehicles ferroviaris, prestador de serveis relacionats amb el ferrocarril o entitat d'aprovisionament és responsable que els subministraments de material rodant, instal·lacions, accessoris, equip i material que faciliti, així com els serveis que presti, siguin conformes als requisits i a les condicions d'utilització previstes, de manera que les empreses ferroviàries o l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries puguin utilitzar-los de manera segura.

Article 4. Competències de la Direcció General de Ferrocarrils en matèria de seguretat en la circulació ferroviària.

1. Són competències de la Direcció General de Ferrocarrils, en l'àmbit de la seguretat ferroviària, les següents:

a) L'atorgament de les autoritzacions de posada en servei dels diferents subsistemes que integren el sistema ferroviari.

b) La comprovació que els subsistemes que integren el sistema ferroviari s'exploten i mantenen de conformitat amb els requisits essencials pertinents.

c) La supervisió del compliment dels requisits essencials per part dels components d'interoperabilitat de conformitat amb la normativa vigent.

d) L'aprovació dels mètodes de seguretat (MS) i els objectius de seguretat (OS).

e) L'atorgament, renovació, modificació i revocació dels certificats de seguretat i de l'autorització de seguretat de les empreses ferroviàries i de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, respectivament.

f) La comprovació que la informació relacionada amb la seguretat del trànsit ferroviari recollida en el Registre especial ferroviari i en els inventaris ferroviaris, als quals fan referència els reials decrets d'interoperabilitat del sistema ferroviari d'alta velocitat i de la xarxa convencional, es manté convenientment actualitzada pels òrgans responsables de la seva elaboració.

g) L'homologació dels centres de manteniment de material rodant ferroviari.

h) L'atorgament, renovació, suspensió i revocació dels títols de conducció del personal ferroviari.

i) L'homologació dels centres de formació del personal ferroviari.

j) L'homologació dels centres de reconeixement mèdic del personal ferroviari.

k) L'elaboració dels projectes normatius en matèria de seguretat en la circulació ferroviària.

En l'elaboració esmentada, la Direcció General de Ferrocarrils ha de realitzar les consultes que s'estimin convenients, per garantir la idoneïtat i la legalitat del text projectat. Segons els casos, es pot consultar el Consell Nacional de Transports Terrestres, a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, les empreses ferroviàries i altres candidats, els fabricants de material rodant ferroviari i els centres de manteniment homologats, així com altres entitats o organitzacions que participin en el sector ferroviari de competència estatal.

l) La supervisió de la correcta aplicació pels agents responsables del marc normatiu en matèria de seguretat en la circulació ferroviària.

m) La inspecció, en l'àmbit de les seves competències, de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, de les empreses ferroviàries i de la prestació dels serveis de transport i activitats que aquests realitzen.

n) Qualsevol altra que li encomani la normativa vigent en la matèria.

2. L'exercici de les competències esmentades en aquest article no es pot delegar a l'Administrador d'Infra-

estructures Ferroviàries ni atribuir a cap empresa ferroviària. No obstant això, la Direcció General de Ferrocarrils, en l'exercici de les seves funcions, pot sol·licitar a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, a les empreses ferroviàries o a altres entitats qualificades, l'assistència tècnica i operativa necessària per realitzar-les.

3. Amb la finalitat de facilitar l'avaluació de la consecució dels objectius comuns de seguretat (OCS) regulats a la normativa comunitària i assegurar el seguiment de l'evolució general de la seguretat en la circulació ferroviària, la Direcció General de Ferrocarrils ha de publicar un informe anual relatiu a l'any anterior sobre les activitats relacionades amb la seguretat en la circulació ferroviària i ho ha de remetre a l'Agència Ferroviària Europea abans del 30 de setembre de cada any. L'informe ha de fer referència, si s'escau, a la informació següent:

a) L'evolució de la seguretat en la circulació ferroviària, inclòs un inventari dels indicadors de seguretat (IS) recollits a l'annex I.

b) Les modificacions rellevants en la normativa sobre seguretat en la circulació ferroviària.

c) El desplegament i l'aplicació del règim de la certificació de seguretat i de l'autorització de seguretat.

d) Els resultats de la inspecció i control a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i a les empreses ferroviàries, en matèria de seguretat.

Article 5. La Comissió Assessora de Seguretat en la Circulació Ferroviària.

1. Com a òrgan d'assessorament i consulta en matèria de seguretat en la circulació ferroviària, es crea, en el si de la Direcció General de Ferrocarrils, la Comissió Assessora de Seguretat en la Circulació Ferroviària.

2. Les comeses de la Comissió Assessora de Seguretat en la Circulació Ferroviària són les següents:

a) Conèixer les propostes de la Comissió General de Seguretat en la Circulació ADIF-Renfe-Operadora o òrgans similars que es constitueixin entre l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i les diferents empreses ferroviàries, inclosos els plans estratègics de seguretat i els plans anuals de seguretat d'ADIF i de les empreses ferroviàries, amb formulació, si s'escau, de recomanacions sobre això.

b) Realitzar recomanacions en relació amb les consultes que li facin les comissions i òrgans esmentats a la lletra anterior.

c) Conèixer els sistemes de gestió de seguretat en la circulació d'ADIF i de les empreses ferroviàries.

d) Conèixer els continguts generals que s'han de tenir en compte en els protocols de gestió conjunta de la seguretat en la circulació que obligatòriament s'han d'establir entre l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i cada empresa ferroviària.

e) Rebre informació sobre l'evolució de la seguretat ferroviària en la circulació sobre la Xarxa ferroviària d'interès general.

f) Rebre informació periòdica de l'evolució dels accidents i incidents, de les mesures adoptades en cada cas, de les mesures preventives i de l'eficàcia d'aquestes.

g) Rebre, si s'escau, els suggeriments que se li formulin per a la modificació del Reglament General de Circulació a què fa referència l'article 7. Fer propostes sobre la definició dels criteris per a l'elaboració dels projectes sobre els mètodes de seguretat (MS) i dels objectius de seguretat (OS).

h) Fer propostes sobre els projectes de mètodes de seguretat (MS) i d'objectius de seguretat (OS).

3. Aquesta Comissió està composta pel president, el Ple i la Secretaria. El president l'ha de designar el director

general de Ferrocarrils entre el personal adscrit a aquesta Direcció General.

El Ple està format per personal corresponent als diversos àmbits de competència dels òrgans i entitats públiques responsables de la seguretat ferroviària, pels responsables de la seguretat en la circulació de les empreses ferroviàries i per representants dels sindicats més representatius del sector. També poden formar part del Ple persones amb experiència reconeguda en el sector.

El secretari és designat i remogut lliurement pel Ple.

4. Mitjançant ordre del ministre de Foment s'ha de determinar la composició d'aquesta Comissió i s'han de desenvolupar els aspectes precisos per garantir en tot moment l'equilibri necessari en la representació dels diversos sectors integrants d'aquesta Comissió.

En tot cas, s'ha d'aplicar a aquesta Comissió el règim previst per als òrgans col·legiats en el capítol II del títol II de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

Article 6. Règim de circulació sobre la Xarxa ferroviària d'interès general.

1. A la circulació sobre la Xarxa ferroviària d'interès general s'hi han d'aplicar les normes que en matèria de seguretat aprovi el Ministeri de Foment i, en especial, el Reglament General de Circulació, que ha de determinar les condicions particulars de seguretat de les línies i trams de la xarxa.

2. L'incompliment de les condicions exigibles per a la circulació és causa de paralització del tren per l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries a l'estació o via d'apartador que aquesta entitat determini.

3. Quan sigui necessari resoldre amb urgència les incidències que es produeixen en relació amb la seguretat del trànsit ferroviari, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries pot prendre, amb caràcter provisional, les decisions pertinents no reglades, i les ha de comunicar, en el termini màxim de vint-i-quatre hores des de la seva adopció, a la Direcció General de Ferrocarrils.

Article 7. Reglament general de circulació.

1. El Reglament general de circulació, aprovat per ordre del ministre de Foment amb l'informe previ de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, estableix les normes de circulació sobre la Xarxa ferroviària d'interès general i les condicions necessàries per a la circulació dels trens, i incorpora, en tot cas, el contingut següent:

a) Els principis que regeixen l'organització de la circulació, el vocabulari tècnic bàsic que s'ha d'utilitzar per a les comunicacions, els documents d'ús obligatori i els seus procediments de distribució, els mitjans necessaris per a la bona organització de la circulació, les regles per a les comunicacions entre el personal de circulació i el de conducció i els coneixements bàsics exigibles a tots dos.

b) El significat dels senyals i el règim de funcionament de les instal·lacions de seguretat de la circulació, d'índole mecànica, lluminosa o electrònica, tant respecte de la infraestructura ferroviària com del material rodant.

c) Les regles que s'han de complir per a la circulació dels trens per la Xarxa ferroviària d'interès general i per a la seva entrada, sortida i pas per les estacions, les mesures a adoptar en els passos a nivell i quan es produeixin incidències sobre les infraestructures que puguin afectar a les condicions de circulació.

d) Els tipus de bloqueig de la via i enclavament de les estacions i el seu funcionament.

e) Les normes que s'han de seguir per a la composició dels trens, la distribució de la seva càrrega i la frenada.

f) La manera en què s'han de realitzar les maniobres.

2. El Reglament general de circulació ha d'establir la manera en què l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries ha de dictar les ordres, circulars i consignes necessàries per determinar, amb precisió, les condicions d'operació de la infraestructura ferroviària. Les ordres i circulars tenen per objecte evitar incidències i accidents i, si s'escau, actuar davant les circumstàncies esmentades.

Les ordres i circulars que dicti l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries s'han de publicar de manera que es garanteixi el coneixement del seu contingut per les empreses ferroviàries, que han d'adoptar les mesures necessàries per assegurar que el personal destinat a complir-les les coneixi.

3. Tot el personal que realitzi funcions relacionades amb la seguretat en la circulació ferroviària sobre la Xarxa ferroviària d'interès general està obligat a conèixer, en la part que l'afecti, el Reglament general de circulació i altra normativa de seguretat ferroviària, per poder aplicar-la en l'exercici de les seves funcions; a aquest efecte, en aquest Reglament i aquesta normativa s'hi han d'especificar aquelles parts del contingut el coneixement del qual és obligatori per a aquest personal, en funció de la seva respectiva qualificació i grup d'activitat professional.

4. A fi d'aconseguir la interlocució adequada del personal que intervé en la circulació ferroviària, i per garantir la màxima seguretat d'aquesta sobre la Xarxa ferroviària d'interès general, les ordres, circulars, comunicacions i consignes de circulació que es produeixin en l'àmbit d'aquesta xarxa s'han d'efectuar en castellà.

Article 8. Mesures especials en cas de pertorbacions del trànsit ferroviari.

1. L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries ha de disposar d'un pla de contingències de conformitat amb el que disposa l'article 34 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, que ha de presentar al Ministeri de Foment perquè aquest l'aprovi.

2. En els casos que preveu l'article 34 de la Llei del sector ferroviari, les empreses ferroviàries estan obligades a posar a disposició de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries els recursos que aquest reclami i a prestar-li la col·laboració que els sigui requerida. Per utilitzar aquests recursos, s'ha de satisfer a les empreses ferroviàries que no hagin estat les causants de la pertorbació en el trànsit ferroviari la contraprestació corresponent, que s'ha de calcular d'acord amb el que estableix l'ordre corresponent del ministre de Foment, llevat que hi hagi un acord previ entre les parts afectades.

3. En les pertorbacions que es produeixin com a conseqüència d'atropellaments de persones amb resultat de mort, i sense perjudici de l'avís oportú a l'autoritat judicial, s'ha de disposar el que sigui necessari perquè el tren afectat pugui reprendre el servei tan aviat com sigui possible.

TÍTOL II

Autorització de seguretat i certificat de seguretat

CAPÍTOL I

Autorització de seguretat

Article 9. Sistema de gestió de la seguretat de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

1. L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries ha d'establir un sistema de gestió de la seguretat que garanteixi, en l'àmbit de les seves competències, que el sistema

ferroviari compleix, almenys, els objectius de seguretat (OS), és conforme a les normes de seguretat i s'ajusta als requisits de seguretat fixats en les especificacions tècniques d'interoperabilitat (ETI) i especificacions tècniques d'homologació (ETH), així com que s'apliquen els elements pertinents dels mètodes de seguretat (MS).

2. Aquest sistema de gestió de la seguretat ha de complir els requisits i ha de contenir els elements recollits a l'annex II, amb l'adaptació prèvia al caràcter, a la magnitud i a altres condicions de l'activitat realitzada. Així mateix, ha de garantir el control dels riscos que crea l'activitat de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i, si s'escau, ha de tenir en compte els riscos derivats d'altres activitats que puguin incidir en la circulació ferroviària.

3. El sistema de gestió de la seguretat de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries ha de tenir en compte els efectes de les activitats de les empreses ferroviàries sobre la Xarxa ferroviària d'interès general i ha d'adoptar disposicions per permetre a totes les empreses ferroviàries operar de conformitat amb les especificacions tècniques d'aplicació i normes de seguretat, i amb les condicions fixades en els certificats de seguretat respectius.

El sistema ha d'incloure, així mateix, la coordinació dels procediments d'emergència inclosos en el pla de contingències de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, al qual fa referència l'article 8, amb totes les empreses ferroviàries que prestin serveis de transport ferroviari a la Xarxa ferroviària d'interès general.

4. L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries ha de presentar a la Direcció General de Ferrocarrils, abans del 30 de juny de cada any, un informe anual de seguretat relatiu a l'any natural anterior. Aquest informe ha de constatar dels elements següents:

a) La informació sobre el grau de compliment dels objectius de seguretat i els resultats dels plans de seguretat.

b) La definició d'indicadors de seguretat fixats en l'annex I d'aquest Reglament, en la mesura que siguin pertinents.

c) Els resultats de les auditories internes i inspeccions de seguretat.

d) Les observacions respecte a les deficiències i al funcionament defectuós observat en la prestació dels diferents serveis o en la gestió de la infraestructura ferroviària que siguin rellevants per al correcte funcionament del sistema ferroviari.

Article 10. *Autorització de seguretat de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.*

1. Per a l'exercici de les funcions d'administració de la Xarxa ferroviària d'interès general, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries ha de disposar de l'autorització de seguretat emesa per la Direcció General de Ferrocarrils.

L'autorització de seguretat acredita que l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries ha establert un sistema propi de gestió de la seguretat i està en condicions de complir els requisits específics necessaris per a l'administració de la infraestructura ferroviària en condicions de seguretat, inclosos, si s'escau, el manteniment i explotació dels sistemes de control del trànsit i de senyalització.

L'administrador de la infraestructura està obligat a complir, en tot moment, les condicions que estableix la seva autorització de seguretat. L'incompliment d'aquestes condicions ha de determinar, si s'escau, la revocació d'aquesta, sense perjudici del règim sancionador que estableix la normativa vigent.

2. L'autorització de seguretat ha de contenir:

a) Una autorització que confirmi l'aprovació del sistema de gestió de la seguretat de l'Administrador d'Infra-

estructures Ferroviàries segons el que disposen aquest article i l'annex II d'aquest Reglament.

b) Una autorització que confirmi l'aprovació de les disposicions adoptades per l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries per complir els requisits específics necessaris per a l'administració de la infraestructura ferroviària en condicions de seguretat, inclosos, si s'escau, l'explotació, el manteniment i explotació dels sistemes de control del trànsit i de senyalització. Per atorgar l'autorització, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries ha de presentar la documentació que indica l'annex III.

3. La Direcció General de Ferrocarrils ha de comunicar a l'Agència Ferroviària Europea les autoritzacions de seguretat que hagi expedit, renovat, modificat o revocat en el termini d'un mes des de la seva expedició, renovació, modificació o revocació. La informació esmentada ha d'indicar el nom i l'adreça de l'administrador de la infraestructura titular de l'autorització de seguretat, la data d'expedició, l'abast i la validesa i, en cas de revocació, les raons de la seva resolució.

Article 11. *Sol·licitud de l'autorització de seguretat.*

A la sol·licitud d'autorització de seguretat s'hi ha d'adjuntar la documentació que, de conformitat amb el que disposen els annexos II i III d'aquest Reglament, justifiqui que l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries disposa d'un sistema de gestió de la seguretat i compleix els requisits específics necessaris per a l'administració de la xarxa en les condicions de seguretat adequades.

Així mateix, la Direcció General de Ferrocarrils pot recollir de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries els documents o la informació que sigui necessaris per completar la documentació que aporta la seva sol·licitud.

Article 12. *Resolució sobre la sol·licitud d'atorgament de l'autorització de seguretat.*

1. La Direcció General de Ferrocarrils ha de dictar resolució sobre la sol·licitud d'atorgament de l'autorització de seguretat i l'ha de notificar, en un termini màxim de quatre mesos a comptar de la presentació de la sol·licitud, o de la documentació complementària requerida, al registre de l'òrgan competent per resoldre. Un cop transcorregut el termini esmentat sense que s'hagi dictat resolució expressa, s'ha d'entendre denegada l'autorització de seguretat.

2. La resolució que atorgui o denegui l'autorització de seguretat té plens efectes des que es notifiqui.

Article 13. *Vigència de l'autorització de seguretat.*

1. El període de vigència de l'autorització de seguretat és de cinc anys. Es pot renovar, per períodes successius iguals, sempre que es compleixin les condicions exigides per al seu atorgament, amb la sol·licitud amb la prèvia de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, formulada, almenys, sis mesos abans de la data d'expiració.

2. L'autorització de seguretat s'ha d'actualitzar, en tot o en part, sempre que es produeixin modificacions substancials de la infraestructura ferroviària, dels seus sistemes de senyalització o de subministrament d'energia, o en els principis i normes bàsiques que regeixen la seva explotació i manteniment. L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries ha de notificar, sense demora, a la Direcció General de Ferrocarrils qualsevol modificació que es produeixi sobre els aspectes esmentats per tal d'iniciar l'expedient d'actualització de la seva autorització de seguretat.

3. La Direcció General de Ferrocarrils pot exigir que l'autorització de seguretat es revisi si es produeixen modificacions substancials en el marc reglamentari de la seguretat.

4. La Direcció General de Ferrocarrils ha de dur a terme, en l'àmbit de les seves competències, els controls necessaris per comprovar el compliment per l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries de les normes de seguretat en relació amb les seves activitats, material rodant i personal ferroviari.

5. Quan la Direcció General de Ferrocarrils constati l'incompliment per part de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries d'alguna de les condicions o requisits que recull la seva autorització de seguretat, ho ha de comunicar a aquesta entitat perquè, en el termini de quatre mesos des de la data de notificació, ho solucioni.

Article 14. *Revocació de l'autorització de seguretat.*

1. Si la Direcció General de Ferrocarrils considera que l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries ha deixat de reunir alguna de les condicions exigides per a l'atorgament de la seva autorització de seguretat, ho ha de comunicar a aquesta entitat perquè, en el termini màxim de quatre mesos des de la data de notificació, pugui esmenar-ho.

2. En cas que no es faci aquesta esmena, s'ha d'incoar l'expedient de revocació corresponent, el qual s'ha de resoldre de conformitat amb la Llei 30/1992, de 26 de novembre.

La resolució revocatòria de la Direcció General de Ferrocarrils té caràcter provisional i pot ser revisada a instància de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries pel ministre de Foment, el qual ha d'emetre una resolució en un termini màxim de sis mesos. La resolució de la Direcció General de Ferrocarrils és definitiva si en el termini de deu dies des de la seva notificació l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries no en sol·licita la revisió.

CAPÍTOL II

Certificat de seguretat

Article 15. *Sistema de gestió de la seguretat de les empreses ferroviàries.*

1. Tota empresa ferroviària ha d'establir el seu sistema de gestió de la seguretat corresponent que garanteixi que la prestació dels serveis de transport ferroviari que realitza compleix, almenys, els objectius de seguretat (OS) fixats, compleix les normes nacionals de seguretat i s'ajusta als requisits de seguretat fixats a les especificacions tècniques d'interoperabilitat (ETI) i les especificacions tècniques d'homologació (ETH), i que aplica els elements pertinents dels mètodes de seguretat (MS).

2. El sistema esmentat ha de complir els requisits i ha de contenir els elements que recull l'annex II, amb l'adaptació prèvia a la tipologia, característiques i magnitud de l'activitat de transport que realitzi l'empresa ferroviària. Així mateix, ha de garantir el control de tots els riscos creats per l'activitat esmentada i, en la mesura que sigui possible, ha de tenir en compte els riscos derivats d'activitats realitzades per altres parts que puguin incidir en la circulació ferroviària.

3. Les empreses ferroviàries han de presentar a l'òrgan responsable de l'expedició del certificat de seguretat, abans del 30 de juny de cada any, un informe anual de seguretat relatiu a l'any natural anterior. Aquest informe ha de constar dels elements següents:

a) La informació sobre el grau de compliment dels objectius de seguretat i els resultats dels plans de seguretat.

b) La definició d'indicadors de seguretat que fixa l'annex I, en la mesura que siguin pertinents.

c) Els resultats de les auditories internes de seguretat.

d) Les observacions, siguin de la infraestructura o del material mòbil, respecte de les deficiències i del funcionament defectuós detectat als serveis ferroviaris que presta.

Article 16. *Certificat de seguretat.*

1. Tota empresa ferroviària que vol prestar un servei de transport ferroviari, de viatgers o de mercaderies, sobre la Xarxa ferroviària d'interès general, ha d'obtenir un certificat de seguretat, en el qual s'estableixen les condicions que ha de complir en matèria de sistemes de control, circulació i seguretat ferroviària, de coneixements i requisits del seu personal relacionat amb la seguretat de la circulació ferroviària i de característiques tècniques del material rodant ferroviari que utilitza i de les condicions del seu manteniment, així com qualssevol altres que es puguin derivar del que preveuen aquest Reglament i les seves normes de desplegament.

2. El certificat de seguretat acredita que l'empresa ferroviària ha establert un sistema propi de gestió de la seguretat i està en condicions de complir els requisits fixats a les especificacions tècniques que l'afecten, per tal de controlar els riscos i operar a la xarxa de manera segura.

Les empreses ferroviàries estan obligades a complir, en tot moment, les condicions que estableix el seu certificat de seguretat. L'incompliment d'aquestes condicions ha de determinar la seva revocació, sense perjudici de l'aplicació del règim sancionador establert a la normativa vigent.

3. El certificat de seguretat s'ha d'atorgar a l'empresa ferroviària respecte del conjunt dels serveis que hagi de prestar i de les línies ferroviàries sobre les quals pretengui realitzar la seva activitat, i aquesta l'ha de sol·licitar abans d'efectuar la sol·licitud d'adjudicació de capacitat davant l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries. Les empreses ferroviàries han d'obtenir el certificat de seguretat abans que els sigui adjudicada la capacitat d'infraestructura ferroviària que hagin sol·licitat.

4. El certificat de seguretat es compon dels documents següents:

a) Un certificat que confirmi l'aprovació del sistema de gestió de la seguretat de l'empresa ferroviària, segons el que recull l'article 15 i l'annex II.

b) Un certificat que confirmi l'aprovació de les mesures que adopta l'empresa ferroviària per complir els requisits específics necessaris per realitzar transport ferroviari sobre la Xarxa ferroviària d'interès general, o part d'aquesta, en condicions de seguretat. Els requisits esmentats comprenen l'aplicació de les especificacions tècniques d'homologació (ETH) i de les normes nacionals de seguretat, l'acceptació dels procediments per a la concessió de les habilitacions del personal ferroviari i per a l'obtenció de les autoritzacions requerides per a la circulació del material rodant que s'ha d'utilitzar. Aquest certificat s'ha de basar en la documentació presentada per l'empresa ferroviària segons el que disposa l'annex IV i ha d'especificar el tipus i l'abast dels serveis de transport ferroviari que aquest cobreix.

5. En el supòsit de certificats de seguretat atorgats per altres estats membres de la Unió Europea, només s'ha de reconèixer la validesa del certificat de la lletra a), esmentat a l'apartat anterior, sobre l'establiment del sistema de gestió de la seguretat corresponent. Per tant, les empreses ferroviàries que comptin amb els esmentats certificats i estiguin interessades a prestar serveis de transport ferroviari sobre la Xarxa ferroviària d'interès general, han de sol·licitar el certificat corresponent a la lletra b) del mateix apartat.

6. S'han de comunicar al Registre especial ferroviari, als efectes de la seva inscripció i en el termini d'un mes,

les dades sobre cada certificat de seguretat que s'hagi expedit, renovat, modificat o revocat.

7. S'han de comunicar a l'Agència Ferroviària Europea les dades sobre cada certificat recollit a la lletra a) de l'apartat 4, que s'hagi expedit, renovat, modificat o revocat, en el termini d'un mes des de la seva expedició, renovació, modificació o revocació. Aquesta informació ha d'indicar el nom i l'adreça de l'empresa ferroviària, la data de la seva expedició, l'àmbit i la validesa del certificat de seguretat i, en el supòsit de revocació, les raons de la seva resolució.

Article 17. *Sol·licitud del certificat de seguretat.*

1. A la sol·licitud del certificat de seguretat l'empresa ferroviària hi ha d'adjuntar la documentació que, conforme al que disposen els annexos II i IV, justifiqui que disposa d'un sistema de gestió de la seguretat i compleix els requisits específics necessaris per exercir la seva activitat en les condicions de seguretat adequades.

Així mateix, l'òrgan competent per al seu atorgament pot recollir del sol·licitant els documents o la informació que raonadament estimi necessaris per completar la documentació aportada en la sol·licitud.

2. S'ha de subministrar gratuïtament als sol·licitants la documentació orientativa sobre les sol·licituds que s'han de presentar, on s'han de descriure i explicar els requisits per obtenir els certificats de seguretat i s'han d'enumerar els documents que s'hagin de presentar.

Les empreses ferroviàries que sol·licitin un certificat de seguretat relatiu a la prestació de serveis en una part limitada de la Xarxa ferroviària d'interès general han de rebre, quan n'hi hagi, orientacions particulars per les quals se'ls indiqui concretament les normes vàlides que s'han de complir en la prestació esmentada.

Article 18. *Resolució sobre la sol·licitud d'atorgament del certificat de seguretat.*

1. La Direcció General de Ferrocarrils ha de dictar resolució sobre la sol·licitud d'atorgament del certificat de seguretat i ho ha de notificar en un termini màxim de quatre mesos comptats a partir de la data de presentació de la sol·licitud o de la documentació complementària requerida, en el registre de l'òrgan competent per resoldre. Un cop transcorregut el termini esmentat sense que s'hagi dictat una resolució expressa, s'ha d'entendre denegat el certificat de seguretat.

2. La resolució que atorgui o denegui el certificat de seguretat té plens efectes des que es notifiqui, i contra aquesta resolució es poden interposar els recursos administratius i jurisdiccionals de conformitat amb la normativa vigent.

Article 19. *Vigència del certificat de seguretat.*

1. El període de vigència del certificat de seguretat és de cinc anys. Es pot renovar, per períodes successius iguals, sempre que es compleixin les condicions exigides per al seu atorgament i amb la sol·licitud prèvia de l'empresa ferroviària, almenys sis mesos abans de la seva data d'expiració.

2. El certificat de seguretat s'ha d'actualitzar, en tot o en part, sempre que es produeixin modificacions substancials en les condicions inicials que l'empresa ferroviària va acreditar per al seu atorgament.

Les empreses ferroviàries han d'informar, sense demora, l'òrgan que hagi atorgat el certificat de seguretat de totes les modificacions en les condicions acreditades per a l'atorgament del seu certificat de seguretat, així com de les variacions fonamentals que es produeixin respecte del seu personal ferroviari habilitat i del material rodant que tingui autoritzat.

Les modificacions en el personal habilitat relacionat amb la seguretat en la circulació i en el material rodant ferroviari que es produeixin una vegada concedit el certificat de seguretat s'han d'inscriure en el Registre Especial Ferroviari.

3. Durant la instrucció de l'expedient es pot exigir que la part a què es refereix la lletra a) o b) de l'apartat 4 de l'article 16 del certificat de seguretat atorgat es revisi si es produeixen modificacions substancials en el marc reglamentari de la seguretat ferroviària, i s'han de dur a terme els controls necessaris per comprovar el compliment per les empreses ferroviàries de les normes de seguretat en relació amb la seva activitat, material rodant i personal ferroviari.

4. Quan es constati que una empresa ferroviària incompleix alguna de les condicions exigides per a l'atorgament del certificat de seguretat, l'òrgan competent ha d'instruir l'expedient de revocació corresponent d'acord amb el que disposa l'article següent.

Així mateix, s'ha d'incoar el procediment de revocació del certificat de seguretat si es té constància que l'empresa ferroviària titular d'aquest no ha fet ús del certificat durant l'any següent a la seva data d'expedició.

Article 20. *Revocació del certificat de seguretat.*

1. El procediment de revocació l'ha d'iniciar sempre d'ofici l'òrgan competent per a la instrucció del procediment, d'acord amb el que disposa l'article 69 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre i, normes que el despleguin.

Abans d'iniciar el procediment de revocació, es poden realitzar actuacions per determinar si concorren circumstàncies que la justifiquin. En especial, aquestes actuacions s'han d'orientar a fixar, amb la màxima precisió possible, els fets susceptibles de motivar la incoació del procediment, a la persona o persones que en puguin ser responsables i les circumstàncies rellevants que concorrin en els uns i els altres.

2. Un cop iniciat el procediment, es poden adoptar, d'ofici o a instància de part, les mesures provisionals que s'estimin oportunes per assegurar l'eficàcia de la resolució que es pugui dictar i el bon fi del procediment, evitar el manteniment dels efectes de la infracció comesa i garantir l'interès general.

En tot cas, les mesures provisionals queden sense efecte si no s'inicia el procediment en el termini assenyalat o quan l'acord d'iniciació no contingui un pronunciament exprés sobre aquestes.

3. Les mesures provisionals, que ha de ser proporcionades quant a intensitat i condicions als fins que es pretenen garantir, poden consistir en la suspensió temporal del certificat de seguretat, en la prestació de fiances o en la retirada del material rodant ferroviari. No es poden adoptar mesures provisionals que puguin causar perjudicis de difícil o impossible reparació als interessats o que impliquin violació de drets emparats per la Llei.

Les mesures provisionals es poden deixar sense efecte o modificades durant la tramitació del procediment, d'ofici o a instància de part, per circumstàncies sobrevingudes o que no es van tenir en compte en el moment d'adoptar-les.

En tot cas, s'han d'extingir amb l'eficàcia de la resolució que posi fi al procediment de revocació.

4. Un cop acordat l'inici del procediment de revocació del certificat de seguretat, s'ha de notificar a l'empresa ferroviària afectada, que disposa d'un termini de quinze dies, des de la data de la notificació, per aportar les al·legacions, documents o informacions que estimi convenientes i, si s'escau, proposar proves concretant els mitjans de què es vulgui valer. Rebudes les al·legacions o transcorregut el termini per presentar-les, l'òrgan instructor del procediment pot acordar l'obertura d'un període de prova.

5. La proposta de resolució s'ha de notificar als interessats, i concedir-los un termini de quinze dies des de la notificació per formular al·legacions i presentar els documents i informacions que estimin pertinents davant l'òrgan instructor que, en vista d'aquests, ha de remetre les actuacions, als efectes de l'article 57.2 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, a l'òrgan competent per resoldre, juntament amb tots els documents, al·legacions i informacions que constin a l'expedient.

La resolució que es dicti ha de ser motivada i ha de tenir algun dels continguts següents:

- a) El sobreseïment de l'expedient de revocació.
- b) La revocació del certificat de seguretat.

Si, transcorreguts sis mesos des de l'inici de l'expedient, no s'ha notificat als interessats la seva resolució, aquesta caduca. L'interessat pot sol·licitar un certificat on consti que el procediment ha caducat i que s'han arxivat les actuacions.

6. La revocació del certificat de seguretat no dóna lloc a cap indemnització a favor del seu titular i es porta a terme sense perjudici de l'aplicació, si s'escau, del règim sancionador previst a la normativa vigent.

7. En el que no preveu la Llei del sector ferroviari, ni aquest Reglament i ni les disposicions reglamentàries que, a l'efecte, es dictin, la revocació del certificat de seguretat s'ha d'ajustar al que estableix el títol VI de la Llei 30/1992, de 26 de novembre.

8. La revocació del certificat de seguretat ha de ser immediatament executiva. Contra aquesta resolució es poden interposar els recursos administratius i jurisdiccionals de conformitat amb la normativa vigent. Qualsevol revocació s'ha de comunicar a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i a l'Agència Ferroviària Europea, així com al Registre Especial Ferroviari als efectes de la seva inscripció.

9. En el cas en què la Direcció General de Ferrocarrils revoqui un certificat de seguretat a què es refereix l'article 16.4.b) atorgat per aquest òrgan a una empresa ferroviària, s'ha d'informar de la decisió tan aviat com sigui possible l'autoritat responsable de la seguretat de l'altre Estat membre de la Unió Europea que hagi expedit a aquesta mateixa empresa el certificat de la lletra a) de l'apartat 4 d'aquest article.

TÍTOL III

La investigació d'accidents ferroviaris

Article 21. *Competències en matèria d'investigació d'accidents ferroviaris.*

1. Correspon a la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris la investigació tècnica dels accidents ferroviaris greus que es produeixin sobre la Xarxa ferroviària d'interès general, així com la investigació en aquesta dels altres accidents i incidents ferroviaris quan així ho consideri.

2. La Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris és un òrgan col·legiat especialitzat, adscrit al Ministeri de Foment a través de la Secretaria General d'Infraestructures i ha de realitzar les seves activitats de manera transparent i no discriminatòria, independentment de la Direcció General de Ferrocarrils, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i de qualsevol empresa ferroviària, organisme notificat o de certificació, i del Comitè de Regulació Ferroviària.

3. Per a la decisió de realitzar la investigació dels accidents ferroviaris considerats no greus i dels incidents ferroviaris, la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris

ha de valorar la concurrència de les circumstàncies següents:

- a) La importància de l'accident o incident.
- b) Si forma part d'una sèrie d'accidents o incidents amb repercussió en el sistema en el seu conjunt.
- c) La seva repercussió en la seguretat de la circulació ferroviària.
- d) Les demandes de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, de les empreses ferroviàries o del Ministeri de Foment.

4. Sense perjudici de l'anterior, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries ha d'investigar tots els accidents ferroviaris que es produeixin a la Xarxa ferroviària d'interès general, realitzar aquesta investigació sense interferir en la que dugui a terme, si s'escau, la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris, a qui s'ha de prestar qualsevol col·laboració que li sigui requerida.

5. Així mateix, les empreses ferroviàries han de portar a terme una investigació interna de tots els accidents ferroviaris en els quals s'hagin vist implicades. Aquesta investigació no ha d'interferir en la que dugui a terme, si s'escau, la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris, a la qual s'ha de prestar tota la col·laboració que aquesta els requereixi.

6. La Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris ha d'establir l'abast i els procediments que s'han de seguir en la realització de cada investigació d'un accident ferroviari.

La investigació dels accidents ferroviaris té com a finalitat determinar les causes d'aquests i les circumstàncies en què es van produir, per tal de prevenir-los en el futur, i formular les recomanacions oportunes per reduir els riscos en el transport ferroviari.

Aquesta investigació no s'ha d'ocupar, en cap cas, de la determinació de la culpa o responsabilitat i ha de ser independent de qualsevol investigació judicial.

Article 22. *Estructura i funcionament de la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris.*

1. La Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris està formada pel president, el Ple i la Secretaria.

2. El president l'ha de nomenar el ministre de Foment, entre persones de prestigi reconegut i qualificació professional acreditada en el sector ferroviari.

3. El Ple l'integren els membres següents:

- a) El president de la Comissió.
- b) Els vocals: cinc persones de prestigi i experiència en l'àmbit ferroviari respectiu, nomenats pel ministre de Foment a proposta del secretari general d'Infraestructures:

Tres vocals enginyers per cadascuna de les següents àrees de coneixement tècnic: camins, canals i ports, industrial, i telecomunicacions, experts, respectivament en infraestructura ferroviària, material rodant ferroviari i senyalització i comunicacions ferroviàries.

Un vocal expert en seguretat i circulació ferroviària.

Un vocal expert en explotació dels serveis ferroviaris.

Tant el president com els vocals poden ser persones laboralment en actiu o en situació de jubilació, i no poden sobrepassar en cap cas l'edat de 75 anys.

El nomenament del president i els vocals és per un període de quatre anys. No obstant això, el mandat de tres dels vocals inicialment designats, que s'han de determinar per un sorteig que es fa a la primera sessió de la Comissió, té una vigència de dos anys.

c) El secretari: nomenat pel ministre de Foment, entre funcionaris en actiu pertanyents a cossos o escales del grup A del Ministeri de Foment inclosos en la relació de llocs de treball amb experiència professional acrédi-

tada en el sector ferroviari. Com a membre permanent participa de les deliberacions del ple amb veu però sense vot.

3. El Ple de la Comissió s'ha de reunir, almenys, dues vegades a l'any, així com quan el convoqui el president, a iniciativa pròpia o a proposta, almenys, de tres dels vocals. Al ple li correspon aprovar els informes i recomanacions que s'elaboren en finalitzar la investigació sobre els accidents i incidents i ordenar-ne la publicació.

4. La Secretaria de la Comissió ha de comptar amb el personal tècnic i administratiu necessari per al compliment dels seus fins.

5. Les retribucions dels membres del Ple de la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris s'han d'ajustar al que disposa el Reial decret 462/2002, de 24 de maig, sobre indemnització per raó del servei.

Article 23. *L'equip investigador.*

1. La investigació dels accidents ferroviaris s'ha de fer a través d'un equip investigador. Aquest equip ha d'estar integrat per un tècnic investigador de la Secretaria de la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris, nomenat pel seu president, que és el responsable de la investigació i, almenys, pel responsable de seguretat de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i el responsable de seguretat de l'empresa o empreses ferroviàries involucrades a l'accident, els quals estan obligats a posar a favor de la investigació esmentada tots els mitjans i recursos de què disposen les entitats que representen. La intervenció dels responsables de seguretat es pot delegar, per raons justificades, en col·laboradors directes d'aquests.

Els tècnics investigadors esmentats poden ser nomenats entre el personal tècnic de la Secretaria de la Comissió o mitjançant contracte d'assistència tècnica amb empreses que tinguin capacitat tècnica suficient i contrastada.

2. L'equip investigador, en l'exercici de les seves funcions, pot requerir l'assessorament d'altres experts o pèrits en matèria de seguretat del trànsit ferroviari i investigació d'accidents, així com sol·licitar l'auxili d'experts qualificats per a l'obtenció de proves i seguiment d'aquestes i per a les condicions de la seva custòdia.

3. El tècnic investigador responsable designat per a la investigació d'un accident ferroviari ha d'establir, d'acord amb els procediments que estableix la Comissió, la metodologia que s'ha d'aplicar a la investigació i ha de determinar l'abast i els requeriments de cadascuna de les parts implicades en l'accident.

4. Totes les entitats vinculades a l'activitat ferroviària han de prestar a l'equip investigador de la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris la col·laboració que els requereixi per a la investigació dels accidents i la formulació de les recomanacions.

Article 24. *Realització de les investigacions.*

1. Un cop es produeix un accident a la Xarxa ferroviària d'interès general, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i les empreses ferroviàries que hi estiguin implicades han d'informar-ne, com més aviat millor, la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris, el president de la qual ha d'adoptar, si s'escau, les mesures necessàries per obrir la investigació amb la màxima brevetat possible i com a molt tard una setmana després de rebre la informació d'haver-se produït l'accident.

2. En el termini d'una setmana després de la decisió d'obrir una investigació, la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris ha d'informar-ne l'Agència Ferroviària Europea. Aquesta informació ha d'indicar la data, l'hora i el lloc del succés, així com el tipus i les conseqüències pel

que fa, si s'escau, a víctimes mortals, lesions corporals i danys materials.

3. La investigació d'accidents ha de ser transparent, s'han d'escoltar les parts afectades, i se'ls ha de facilitar, en la mesura que sigui possible, informació sobre el desenvolupament de la investigació.

4. Durant la investigació de cada accident ferroviari, s'ha de recollir, al lloc del fet, la màxima informació i en el termini més breu possible, per metre que l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries restableixi com més aviat millor la circulació ferroviària sobre la línia ferroviària o tram de la línia afectat.

5. La Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris pot mantenir les relacions que estimi necessàries amb qualsevol autoritat o els seus agents, així com intercanviar informacions i rebre les col·laboracions d'organismes i entitats públiques o privades.

6. Quan estigui implicada en un accident o incident una empresa ferroviària establerta en un altre Estat membre de la Unió Europea, ha de ser invitada a participar en la investigació a l'organisme d'investigació d'accidents ferroviaris d'aquest Estat. En la investigació d'accidents, la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris pot sol·licitar la col·laboració d'una autoritat d'un altre Estat de la Unió Europea i col·laborar en una investigació fora del territori espanyol amb els organismes d'investigació d'altres Estats de la Unió Europea sempre que li sigui sol·licitat.

Article 25. *Informes i recomanacions de seguretat.*

1. La investigació sobre un accident, o un incident si així es decideix, duta a terme per l'equip investigador ha de ser objecte d'un informe tècnic de la forma adequada al tipus i a la gravetat de l'accident o incident i a la importància dels resultats.

En aquest informe tècnic hi han de figurar els objectius de la investigació relatius a la millora de la seguretat ferroviària i a la prevenció d'accidents i s'hi han d'incloure, quan escaigui, les recomanacions de seguretat pertinents.

2. A l'informe tècnic relatiu a la investigació d'un accident ferroviari també s'han de descriure de manera detallada els fets esdevinguts, se n'han d'establir en la mesura del possible les causes i les anomalies, deficiències i irregularitats que hi tinguin relació.

3. Aquest informe tècnic s'ha d'eleva al Ple de la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris que ha d'adoptar la resolució que escaigui. A aquesta resolució s'hi poden incloure les recomanacions de seguretat que es considerin pertinents, les quals no donen lloc en cap cas a la presumpció de culpa o responsabilitat.

4. La Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris ha de fer públic l'informe final en el termini més breu possible, com a molt tard, dotze mesos després de la data de la incidència. L'informe s'ha d'ajustar tant com sigui possible a l'estructura d'informació que fixa l'annex V. L'informe, incloses les recomanacions de seguretat, s'ha de comunicar a totes les parts interessades, a la Direcció General de Ferrocarrils, a l'Agència Ferroviària Europea i, si s'escau, als organismes i parts afectats d'altres estats de la Unió Europea.

5. La Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris ha de publicar, el 30 de setembre de cada any, com a molt tard, un informe anual en el qual ha de donar compte de: les investigacions que s'han fet l'any anterior, les recomanacions de seguretat publicades i, si s'escau, les mesures adoptades d'acord amb les recomanacions emeses amb anterioritat. Un exemplar d'aquest informe s'ha de remetre a la Direcció General de Ferrocarrils i a l'Agència Ferroviària Europea.

Així mateix, les recomanacions de seguretat que elabori la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris

s'han d'adreçar als organismes i entitats implicats en l'elaboració i aplicació de normes de seguretat ferroviària, així com els organismes, entitats i empreses afectades per l'adopció de les accions correctores recomanades.

Les autoritats o organismes als quals s'hagin dirigit les recomanacions esmentades han d'informar, almenys un cop l'any, la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris sobre les mesures que adoptin o projectin adoptar arran de la recomanació.

Article 26. Consideració i facultats del personal investigador d'accidents ferroviaris.

1. Els tècnics investigadors de la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris, en l'exercici de les seves funcions, han de tenir la consideració d'agents d'autoritat, d'acord amb l'article 86.5 de la Llei del sector ferroviari.

2. Durant l'exercici de la seva activitat, els membres de l'equip d'investigació, si s'escau, en cooperació amb les autoritats responsables de la investigació judicial, i de conformitat amb la Llei 15/1999, de 13 de desembre, de protecció de dades de caràcter personal, i la resta de la legislació aplicable, estan autoritzats per a:

a) Accedir al lloc de l'accident o incident, així com al material rodant implicat i a les instal·lacions relacionades d'infraestructura i de control del trànsit i senyalització.

b) Efectuar un inventari immediat de les proves i decidir sobre la retirada, de manera controlada i custodiada, de les restes d'instal·lacions d'infraestructura o peces, als efectes de l'examen corresponent.

c) Accedir als equips de registre i gravació a bord i al seu contingut, amb possibilitat d'utilitzar-los, així com al registre de gravació de les comunicacions en estacions i centres de control de trànsit, si s'escau, i al registre del funcionament del sistema de senyalització i control del trànsit.

d) Accedir als resultats de l'examen dels cossos de les víctimes, quan pugui ser rellevant per a la investigació ferroviària.

e) Accedir als resultats dels exàmens i anàlisis mèdiques del personal a bord del tren i de qualsevol altre personal ferroviari implicat en l'accident o incident, quan pugui ser rellevant per a la investigació ferroviària.

f) Interrogar el personal ferroviari implicat i altres testimonis.

g) Accedir a qualsevol informació o documentació pertinent en possessió de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, de les empreses ferroviàries implicades i de la Direcció General de Ferrocarrils.

h) Accedir a qualsevol informació relacionada amb l'accident investigat, d'acord amb la normativa vigent d'aplicació en cada cas.

3. Els experts i pèrits, esmentats a l'article 23.2, que assisteixin a la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris, estan facultats, així mateix, per exercir les funcions que recull l'apartat anterior.

Article 27. Investigació d'accidents per l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

1. L'Administrador de la Infraestructura Ferroviària ha d'establir, d'acord amb el que estableix la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris segons l'article 21.6, el procediment per realitzar la seva pròpia investigació dels accidents ferroviaris que es produeixin sobre la Xarxa ferroviària d'interès general, que ha de ser posat en coneixement de la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris i de la Direcció General de Ferrocarrils.

2. L'Administrador de la Infraestructura Ferroviària ha d'elaborar, abans del 31 de març de cada any, un informe anual, que ha de remetre a la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris i a la Direcció General de

Ferrocarrils, sobre tots els accidents ferroviaris que s'hagin produït l'any anterior a la Xarxa ferroviària d'interès general.

Article 28. Investigació d'accidents per les empreses ferroviàries.

1. Les empreses ferroviàries han d'establir, dins del seu sistema de gestió de la seguretat, les pautes i els procediments que s'han de seguir en la investigació d'accidents en els quals es trobin implicades.

2. Les empreses ferroviàries han d'elaborar, abans del 31 de març de cada any, un informe anual, que han de remetre a la Comissió d'Investigació d'accidents ferroviaris i a la Direcció General de Ferrocarrils, sobre els accidents ferroviaris que s'hagin produït l'any anterior, en els quals hagin estat implicades.

Article 29. Incidents produïts en el trànsit ferroviari.

1. Correspon a l'Administrador de la Infraestructura Ferroviària i, si s'escau, a l'empresa ferroviària implicada, la investigació dels incidents ferroviaris i la formulació dels informes corresponents orientats a posar de manifest les seves causes i a evitar que es produeixin en el futur.

2. En el marc de la investigació, totes les entitats vinculades a l'activitat ferroviària han de prestar a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i, si s'escau, a les empreses ferroviàries, la col·laboració que els sigui requerida per investigar els incidents, formular recomanacions i posar-les en pràctica.

TÍTOL IV

Règim sancionador

Article 30. Règim sancionador.

1. El règim sancionador aplicable a les infraccions que es cometin en l'àmbit de la seguretat en la circulació ferroviària regulada en aquest Reglament ha de ser el que estableix el títol VII de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari.

2. Sense perjudici del que disposa el paràgraf anterior, l'incompliment per part de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries de les condicions essencials de l'autorització de seguretat en la circulació ha de donar lloc a la corresponent investigació orientada a concretar les responsabilitats que, en relació amb aquestes, pugui haver-hi i a l'adopció de les mesures que siguin procedents, en relació amb els possibles responsables.

ANNEX I

Indicadors de seguretat

1. Indicadors relatius a accidents

1. Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) d'accidents i desglossament segons els tipus següents:

Col·lisions de trens, incloses col·lisions amb obstacles del gàlib de pas lliure,
Descarrilament de trens,
Accidents en passos a nivell, inclosos els accidents que afectin vianants,
Accidents causats a persones pel material rodant ferroviari en moviment, a excepció dels suïcidis,
Suïcidis,
Incendis en el material rodant,
Altres.

2. Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) de ferits greus i víctimes mortals per tipus d'accident, amb indicació de:

Viatgers en relació amb el nombre total de viatgers-quilòmetre),
 Empleats,
 Usuaris de passos a nivell,
 Persones no autoritzades en instal·lacions ferroviàries,
 Altres.

2. Indicadors relatius a incidents

1. Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) de trencaments de carril, deformacions de la via i errors de senyalització que possibilitin itineraris incompatibles.

2. Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) de senyals passats en situació de perill.

3. Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) de rodes i eixos trencats de material rodant ferroviari en servei.

3. Indicadors relatius a les conseqüències dels accidents

1. Costos totals i relatius (en relació amb els quilòmetres-tren) en euros de tots els accidents, dels quals s'han de calcular i incloure, si és possible, els costos següents:

Morts i lesions,
 Indemnització per pèrdua o deteriorament dels béns de viatgers, del personal o tercers,
 Indemnització per danys provocats al medi ambient,
 Reemplaçament o reparació de les instal·lacions ferroviàries i del material rodant danyats,
 Retards, perturbacions i modificacions de l'itinerari dels trens, inclosos els costos addicionals de personal i la pèrdua de futurs ingressos.

S'han de deduir dels costos esmentats les indemnitzacions o compensacions rebudes o que previsiblement s'han de rebre de tercers com ara els propietaris de vehicles de motor implicats en accidents en passos a nivell. No s'ha de deduir la compensació rebuda per les pòlisses d'assegurances que tinguin subscrietes les empreses ferroviàries o l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

2. Nombre total i relatiu (en relació amb el nombre d'hores treballades) d'hores de treball del personal perdudes per culpa de l'accident.

4. Indicadors relacionats amb la seguretat tècnica de la infraestructura ferroviària i la seva aplicació

1. Percentatge de vies en servei amb protecció automàtica de trens i percentatge de quilòmetres-tren que utilitzen sistemes operatius de protecció automàtica de trens.

2. Nombre de passos a nivell (totals i per quilòmetre de línia) i percentatge de passos a nivell amb protecció manual o automàtica.

5. Indicadors relatius a la gestió de la seguretat

Auditories internes realitzades per l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i les empreses ferroviàries segons la documentació del sistema de gestió de la seguretat. Nombre total d'auditories que s'han fet i el seu nombre com a percentatge de les auditories obligatòries (i projectades).

ANNEX II

Sistemes de gestió de la seguretat

1. Requisits del sistema de gestió de la seguretat

El sistema de gestió de la seguretat s'ha de documentar en tots els aspectes pertinents i s'ha de descriure, en particular, el repartiment de responsabilitat dins de l'organització de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries o de l'empresa ferroviària.

S'ha d'explicar com s'assegura el control de la gestió en els diferents nivells, com participen el personal i els seus representants a tots els nivells i com es vetlla per la millora permanent del sistema de gestió de la seguretat.

2. Elements bàsics del sistema de gestió de la seguretat

Els elements bàsics del sistema de gestió de la seguretat són els següents:

a) En relació amb l'organització empresarial:

i. L'existència d'uns criteris i objectius, qualitius i quantitius, pel que fa al manteniment i millora de la seguretat, aprovats pels òrgans directius de l'organització i comunicats a tot el seu personal, l'existència d'un departament dedicat a la gestió de la seguretat en la circulació i de plans i procediments per assolir els objectius esmentats.

ii. L'establiment d'un procediment adequat de distribució d'aquesta informació dins de l'organització empresarial.

iii. L'existència de procediments per satisfer els estàndards tècnics i operatius establerts a les especificacions tècniques d'homologació i a qualsevol altra norma nacional de seguretat que sigui aplicable i per portar a terme l'avaluació de riscos i implementar mesures de control sempre que tingui lloc algun canvi en les condicions operatives o s'utilitzi un nou tipus de material que suposi nous riscos en la infraestructura ferroviària o en els serveis.

iv. La previsió de mecanismes per portar a terme la distribució de la informació, en matèria de seguretat, dins de l'organització o entre organitzacions que operen sobre la mateixa infraestructura ferroviària.

v. Els procediments i formats relatius a la manera com s'ha de documentar la informació en matèria de seguretat.

vi. L'existència de mecanismes per portar a terme auditories internes periòdiques en relació amb el sistema de seguretat, per garantir que els accidents i incidents siguin adequadament investigats i se'n faci un informe, i d'un pla de contingències, que, en el cas de les empreses ferroviàries, ha d'estar acordat amb l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

vii. L'existència de procediments que permetin garantir el compliment per part dels proveïdors i subcontractistes de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries o de l'empresa ferroviària dels estàndards tècnics i operatius que aquesta exigeix.

viii. Procediments que garanteixin la notificació, investigació i anàlisi d'accidents i incidents ferroviaris, així com l'adopció de les mesures de prevenció necessàries.

ix. Plans d'acció, alerta i informació en cas d'emergència, acordats amb les autoritats públiques pertinents.

b) En relació amb el personal ferroviari habilitat:

i. La disponibilitat de mitjans i recursos (propis o concertats) que garanteixin la formació contínua del personal ferroviari habilitat.

ii. La disponibilitat de centres homologats (propis o concertats) de control físic i psíquic del personal ferroviari habilitat i els mitjans i procediments per portar-ho a terme.

iii. La disponibilitat de mitjans (propis o concertats) i recursos que permetin realitzar el control aleatori de detecció de consum d'alcohol i d'índicis analítics de consum de drogues d'abús i substàncies psicoactives.

iv. El règim que s'ha d'aplicar a l'atorgament i renovació de les habilitacions requerides pel personal ferroviari de què es disposa, indicant la formació que s'ha d'impartir i les proves que s'han de superar.

c) En relació amb el material rodant:

i. La tipologia del material rodant ferroviari de què disposa (en propietat, lloguer, en fabricació o per qualsevol altra figura) en el moment de sol·licitar el certificat de seguretat.

ii. L'existència de plans de manteniment i de centres homologats de manteniment de material rodant habilitats per portar-los a terme.

ANNEX III

Documentació que s'ha d'aportar amb la sol·licitud d'autorització de seguretat

Per tal que es pugui expedir l'autorització a què fa referència la lletra b) de l'apartat 2 de l'article 10 de l'autorització de seguretat específica per a la xarxa, s'han de presentar els documents següents:

Relació del personal ferroviari habilitat que té, indicant el tipus d'habilitació de què disposa.

Documentació relativa als diversos tipus de material rodant ferroviari que es vol utilitzar, indicant les autoritzacions de què disposa i que certifiquen que aquest material compleix les especificacions tècniques que l'afecten, o bé les que vulguin sol·licitar per al material rodant que no disposa d'aquestes autoritzacions.

ANNEX IV

Documentació que s'ha d'aportar amb la sol·licitud del certificat de seguretat

Per tal que es pugui expedir el certificat a què fa referència la lletra b) de l'apartat 4 de l'article 16 del certificat de seguretat específica per a la xarxa, s'han de presentar, respecte de les línies sobre les quals es vol operar, els documents següents:

Documentació relativa a les categories funcionals del personal ferroviari habilitat de què disposa. Per a les diferents categories funcionals del personal ferroviari relacionat amb la seguretat en la circulació, s'ha d'acreditar el compliment dels requisits de l'Ordre FOM/2520/2006, de 27 de juliol, per la qual es determinen les condicions per a l'obtenció de títols i habilitacions que permeten l'exercici de les funcions del personal ferroviari relacionades amb la seguretat, així com el règim dels centres de formació d'aquest personal i dels de valoració de la seva aptitud psicofísica, que desplega l'article 60 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari.

Documentació relativa als diversos tipus de material rodant ferroviari que vol utilitzar en el servei, indicant les autoritzacions de què disposa, i que certifiquen que

aquest material compleix les especificacions tècniques que l'afecten, o bé les que pretén sol·licitar per al material rodant que no disposa d'aquestes autoritzacions.

ANNEX V

Contingut essencial de l'informe d'investigació sobre accidents i incidents

1. Resum

El resum ha de constar d'una breu descripció del fet, quan i on va tenir lloc i les seves conseqüències. Ha d'indicar les causes directes així com els factors coadjuvants i les causes subjacents descobertes per la investigació. S'han de citar les recomanacions principals i es proporcionarà informació sobre els destinataris de les esmentades recomanacions.

2. Fets immediats del succés

1. Succés:

Data, hora i localització exactes del succés.

Descripció dels fets i del lloc de l'accident, així com les comeses dels serveis de rescat i d'auxili.

La decisió d'obrir una investigació, la composició de l'equip d'investigació.

2. Circumstàncies del succés:

Personal ferroviari implicat i, si s'escau, tercers i testimonis.

Els trens i la seva composició, inclòs el número de matrícula del material rodant implicat.

La descripció de la infraestructura i del sistema de senyalització (tipus de via, agulles, enclavament, senyals i protecció del tren).

Sistemes de comunicació.

Obres al lloc o a la rodalia.

Activació del pla de contingències i de la cadena d'esdeveniments.

Activació del pla d'emergència dels serveis públics de salvament, la policia i els serveis mèdics i la cadena d'esdeveniments.

3. Víctimes mortals, lesions i danys materials:

Viatgers, personal i tercers.

Càrrega, equipatge i altres béns.

Material rodant, infraestructura i medi ambient.

4. Circumstàncies externes:

Condicions meteorològiques i referències geogràfiques.

3. Relació de les investigacions i indagacions

1. Resum de les declaracions dels testimonis (subjepte a la protecció de la identitat de les persones):

Personal ferroviari i viatgers.

Altres testimonis.

2. Sistema de gestió de la seguretat:

Organització marc i com es donen i s'executen les ordres.

Requisits del personal i com es compleixen.

Rutines dels controls i auditories interns i els seus resultats.

Interfície entre les diferents parts en la infraestructura ferroviària.

3. Normativa:

Legislació i reglamentació nacional i comunitària pertinent.

Altres normes aplicables, com ara normes d'explotació, instruccions locals, requisits del personal i preceptes de manteniment.

4. Funcionament del material rodant ferroviari i de les instal·lacions tècniques:

Sistema de control de comandament i senyalització, incloses les gravacions dels registradors automàtics de dades.

Infraestructura.

Equip de comunicacions.

Material rodant, incloses les gravacions dels registradors automàtics de dades.

5. Documentació del sistema de gestió de la circulació:

Mesures preses pel personal de circulació.

Intercanvi de missatges verbals en relació amb el succés, inclosa la documentació que prové de gravacions.

Mesures destinades a protegir i salvaguardar el lloc del succés.

6. Interfície home-màquina-organització:

Temps de treball del personal implicat.

Circumstàncies mèdiques i personals amb influència en el succés, inclosa l'existència de tensió física psicològica.

Disseny de l'equip amb efectes en la interfície antropomècnica.

7. Altres successos anteriors de caràcter similar.

4. Anàlisi i conclusions

1. Descripció definitiva de la cadena d'esdeveniments:

Establiment de les conclusions sobre el succés d'acord amb el que disposa el títol III del Reglament a què correspon aquest annex.

2. Deliberació:

Anàlisi dels fets per tal d'extreure conclusions sobre les causes del succés i l'eficàcia dels serveis de salvament.

3. Conclusions:

Causas directes i immediates del succés, inclosos els factors coadjuvants relacionats amb les accions de les persones implicades o les condicions del material rodant o de les instal·lacions tècniques.

Causas subjacents relacionades amb les qualificacions del personal ferroviari i el manteniment del material rodant o de la infraestructura ferroviària.

Causas relacionades amb les condicions del marc normatiu i l'aplicació del sistema de gestió de la seguretat.

4. Observacions addicionals:

Deficiències i defectes establerts durant la investigació que no tenen relació amb les conclusions sobre les causes.

5. Mesures adoptades

Relació de les mesures adoptades com a conseqüència de l'accident o incident ferroviari.

6. Recomanacions

MINISTERI DE MEDI AMBIENT

13182 REIAL DECRET 907/2007, de 6 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la planificació hidrològica («BOE» 162, de 7-7-2007.)

L'article 129 de la Llei 62/2003, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, va modificar el text refós de la Llei d'aigües, aprovat pel Reial decret legislatiu 1/2001, de 20 de juliol, per incorporar al nostre ordenament jurídic la Directiva 2000/60/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2000, per la qual s'estableix un marc comunitari en l'àmbit de la política d'aigües.

En virtut d'aquesta norma es van realitzar les modificacions corresponents en el títol III del text refós de la Llei d'aigües, corresponent a la planificació hidrològica. Concretament es van modificar els articles 40, 41 i 42 i es va introduir l'article 40 bis. Així mateix, es van introduir modificacions en altres títols que estan en estreta relació amb el procés de planificació hidrològica i la consecució dels seus fins, com ara la nova definició de conca hidrogràfica i la introducció del concepte de demarcació hidrogràfica (articles 16 i 16 bis), les modificacions en l'administració pública de l'aigua, amb la creació del Consell de l'Aigua de la demarcació i el Comitè d'Autoritats Competents (articles 35, 36 i 36 bis), els nous objectius mediambientals, l'estat de les masses d'aigua i els programes de mesures per assolir aquests objectius (articles 92 bis, 92 ter i 92 quater), el registre de zones protegides (article 99 bis), la introducció expressa del principi de recuperació dels costos dels serveis relacionats amb la gestió de les aigües (article 111 bis) o els terminis per assolir els objectius ambientals i per a la participació pública (disposicions addicionals onzena i dotzena).

Posteriorment, la Llei 11/2005, de 22 de juny, per la qual es modifica la Llei 10/2001, de 5 de juliol, del Pla hidrològic nacional, va modificar la redacció de l'apartat 1.b.c') de l'article 42 del text refós de la Llei d'aigües, establint una definició de cabals ecològics i la figura de les reserves naturals fluvials, i va afegir un nou apartat 5 a l'article 46, relatiu a les obres hidràuliques d'interès general.

El marc jurídic de la planificació hidrològica es completa amb el Reglament de l'administració pública de l'aigua i de la planificació hidrològica, aprovat mitjançant el Reial decret 927/1988, de 29 de juliol, en desplegament dels títols II i III de la Llei d'aigües, i amb l'Ordre de 24 de setembre de 1992, per la qual s'aproven les instruccions i recomanacions tècniques complementàries per elaborar els plans hidrològics de conques intercomunitàries.

En compliment del que estableix la Llei 29/1985, de 2 d'agost, d'aigües, mitjançant el Reial decret 1664/1998, de 24 de juliol, es van aprovar els plans hidrològics del Nord I, Nord II, Nord III, Duero, Tajo, Guadiana I, Guadiana II, Guadalquivir, Sud, Segura, Xúquer, Ebre i conques intracomunitàries de Catalunya. Posteriorment, mitjançant el Reial decret 378/2001, de 6 d'abril, es va aprovar el Pla hidrològic de les Illes Balears i mitjançant el Reial decret 103/2003, de 24 de gener, es va aprovar el Pla hidrològic de Galícia-Costa.

El contingut normatiu d'aquests plans es va fer públic mitjançant les ordres ministerials de 13 d'agost de 1999 (plans del Nord, Duero, Tajo, Guadiana, Guadalquivir, Segura, Xúquer i Ebre) i de 6 de setembre de 1999 (Pla del Sud), i mitjançant un Edicte de la Junta d'Aigües de la Generalitat de Catalunya de 16 de març de 1999 (Pla de les conques internes de Catalunya).

Finalment, l'esquema de planificació que preveu la Llei 29/1985, de 2 d'agost, d'aigües, es va completar amb l'aprovació del Pla hidrològic nacional mitjançant la